Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2464

Vragen van de leden **Omtzigt** en **Van Helvert** (beiden CDA) aan de Staatssecretarissen van Financiën en van Infrastructuur en Milieu over *het dreigende gat in de begroting door de snel stijgende verkoop van o.a. de Volvo XC90 en daarmee een herhaling van het drama eind 2013 met plug in hybrides zoals de Mitsubishi Outlander* (ingezonden 7 mei 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Wiebes** (Financiën) (ontvangen 4 juni 2015).

Vraag 1, 2
Heeft u kennisgenomen van het bericht dat de Volvo XC90 T8 Twin Engine nu in de theoretische testen zijn CO_2-percentage heeft weten te drukken tot vlak onder de grens van 50 gram/kilometer en dat de bijtelling in 2015 derhalve 7% van de cataloguswaarde bedraagt?
Klopt het dat deze auto onder ideale omstandigheden 43 kilometer elektrisch kan rijden en dan hij daarna zijn volle gewicht van 2.750 kilogram voortbeweegt met een benzinemotor?

Antwoord 1, 2
Ik heb kennisgenomen van dat bericht. Bij de RDW zijn evenwel nog geen typekeuringsgegevens bekend dus ik kan deze vraag verder niet beantwoorden.

Vraag 3
Hoeveel belastingsubsidie kost een enkele Volvo XC90 T8 Twin Engine tijdens een leasecontract van vijf jaar in vergelijking met een auto met dezelfde cataloguswaarde en 25% bijtelling? Hoeveel milieuwinst wordt er geboekt voor de deze belastingsubsidie en staat dat in verhouding?

Antwoord 3
Volgens de prijslijst van Volvo komt de catalogusprijs (inclusief btw en BPM) van de Volvo XC90 T8 Twin Engine AWP Plug-in Hybrid Momentum op € 75.995. Voor een dergelijke auto die in 2015 wordt gekocht bedraagt de bijtelling € 5.320 op jaarbasis. De bijtelling voor een andere auto met eenzelfde catalogusprijs, maar qua CO_2-uitstoot vallend in de 25%-categorie, bedraagt € 18.999. Het verschil van € 13.679 leidt tot een jaarlijkse lagere IB-opbrengst van € 6.019, uitgaande van een gemiddeld marginaal IB-tarief van 44%. Over een periode van 5 jaar betekent dit een lagere IB-opbrengst van € 30.095. De derving van de MRB kan op dit moment niet worden

ah-tk-20142015-2464
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

vastgesteld omdat de typekeuringsgegevens (waaronder het gewicht) nog niet bekend zijn.
De milieuwinst is niet eenvoudig te kwalificeren. Ten eerste is onhelder met welke auto het genoemde model moet worden vergeleken. Is het alternatief de genoemde auto met dezelfde prijs en een bijtelling in de 25% categorie of een conventionele auto met dezelfde totaalkosten? Ten tweede is de echte milieuwinst alleen te bepalen op basis van het praktijkverbruik, dat wij niet kennen. Daar komt bij dat in de milieuwinst niet het effect van de ontwikkeling van zero-emissie mobiliteit tot uitdrukking komt; een belangrijke systeeminnovatie die van groot belang is voor het uiteindelijk bereiken van de klimaatdoelen uit het Energieakkoord. Mensen vertrouwd maken met elektrisch rijden zorgt voor een betere businesscase voor de opbouw van de laadinfrastructuur, die goede kansen biedt voor de groei van de werkgelegenheid en die de Nederlandse onderhandelingspositie versterkt in het proces om te komen tot aanscherping van de Europese CO_2 norm.

Vraag 4
Klopt het dat de 7% bijtellingscategorie nu vol zit met grote auto's, die wanneer ze door hun 30–40 kilometer range zijn, vaak niet zo zuinig rijden zoals: Audi A3 e-tron, BMW i3 Range Extender, BMW i8, Ford C-Max Energi, Mercedes-Benz C 350 Plug-in, Mercedes-Benz C 350 Plug-in Estate, Mitsubishi Outlander PHEV, Opel Ampera, Toyota Prius Plug-in, Volkswagen Golf GTE, Volkswagen Passat GTE Volkswagen Passat Variant GTE, de Volvo V60 Plug-in Hybri en natuurlijk de Volvo XC90 T8 Twin Engine? Zijn er nog andere modellen?

Antwoord 4
Er zijn mij geen andere modellen bekend in de huidige 7%-bijtellingscategorie dan hierboven opgesomd. In 2014 en in het eerste kwartaal van 2015 zijn er geen andere 7%-bijtellingscategorie modellen verkocht. De aanname dat de genoemde modellen bij volledig elektrisch gebruik een actieradius hebben van 30 tot 40 kilometer klopt echter niet. Zo heeft bijvoorbeeld de BMW i3 Range Extender een actieradius van 160 tot 190 kilometer.

Vraag 5
Kunt u voor de periode gelegen tussen januari 2013 en april 2014 aangeven hoeveel auto's met een theoretisch verbruik tussen de 1 en 50 gram CO_2/km per maand geregistreerd worden en hoeveel dat de schatkist kost aan gemiste BPM, MRB en bijtelling (bij een leasecontract van 60 maanden)?

Antwoord 5
Onderstaande tabel geeft voor de periode 2013 tot en met het 1^e kwartaal 2015 het aantal personenauto's met een CO_2-uitstoot van 1 tot 50 gr/km en de daarbij behorende jaarlijkse derving door kortingen op de MRB en de bijtelling. Voor de bijtelling kan de jaarlijkse derving niet met zekerheid worden aangegeven, omdat niet bekend of er zonder die bijtellingskorting gekozen zou zijn voor een auto met een bijtellingspercentage van 14, 20 of 25. Om die reden wordt hier volstaan met het aangeven van de marge waarbinnen de derving ligt.
De derving voor de BPM komt in de tabel niet voor omdat bij de BPM geen sprake is van derving. De lage BPM bij auto's met een CO_2-uitstoot van 1 tot 50 gr/km is inherent aan de tariefstructuur.
Aannames/uitgangspunten bij de berekeningen:
– Voor de berekening van de derving in de bijtelling is uitgegaan van de gemiddelde catalogusprijs van de nieuwverkochte auto's.
– Voor de berekening van de MRB-derving is uitgegaan van het gemiddelde gewicht (inclusief kilocorrectie) van de nieuwverkochte benzine- en dieselauto's. Voor het MRB-tarief is uitgegaan van prijspeil 2015.
– Gemiddeld marginaal IB-tarief is 44%.
– 75% van de auto's betreft een zakelijke auto.

Personenauto's met een CO_2-uitstoot van 1 tot 50 gr/km:

	Nieuwverkochte auto's 2013	Nieuwverkochte auto's 2014	Nieuwverkochte auto's 1ste kwartaal 2015
Aantal	19.472	11.766	4.312
Jaarlijkse belastingderving MRB	17 mln.	10 mln.	3 mln.
Jaarlijkse belastingderving bijtelling ten opzichte van 25%	89 mln.	38 mln.	13 mln.
Jaarlijkse belastingderving bijtelling ten opzichte van 14%	50 mln.	15 mln.	5 mln.

De bedragen aan belastingderving die zijn opgenomen voor de bijtelling gelden voor een jaar.
De derving aan MRB (prijspeil 2015) is de jaarlijkse derving alleen voor de groep nieuwverkochte auto's.

Vraag 6
Hoeveel auto's verwacht u dat er geregistreerd worden in deze categorie tussen 1 mei en 31 december 2015?

Antwoord 6
De omvang van de jaarlijkse nieuwverkopen is door de Policy Research Corporation en TNO in het rapport «Evaluatie autogerelateerde belastingen 2008–2013 en vooruitblik automarktontwikkelingen tot 2020» (oktober 2014) op basis van het CARbonTAX-model voorspeld. Dat rapport heb ik uw Kamer op 23 oktober 2014 gestuurd.[1] Voor het gehele jaar 2015 is een aantal van circa 32.000 nieuwverkopen met een CO_2-uitstoot van 1 tot 50 gr/km geraamd. Bij deze raming is geen rekening gehouden met eventuele anticipatie-effecten als gevolg van gewijzigd beleid vanaf 1 januari 2016.

Vraag 7, 8
Herinnert u zich de toezegging dat u het gebruik van hybride auto's in kaart zou brengen?
Is het hierin aangekondigde onderzoek al af en kunt u dat nu vast met de Kamer delen?

Antwoord 7, 8
Het rapport is nagenoeg gereed en zal door het Formule E-team openbaar worden gemaakt.

Vraag 9, 10, 11
Herinnert u zich dat de Algemene Rekenkamer in 2013 in haar verantwoordingsonderzoek een speciaal thema wijdde aan Fiscale stimulering zuinige auto's met gederfde inkomsten in 2013: van 1,5 miljard euro en meer dan 5 miljard euro totaal?
Herinnert u zich dat drie conclusies van het Rekenkameronderzoek waren:
– Stimuleren zuinige auto's is een dure maatregel voor verminderen CO_2;
– Testmethode nieuwe auto's leidt tot papieren werkelijkheid; en
– Praktijkverbruik nieuwe auto's onbekend?
Herinnert u zich dat u toezegde om alle aanbevelingen van de Rekenkamer op te volgen?

Antwoord 9, 10, 11
Ja.

Vraag 12
Kunt u per aanbeveling aangeven hoe die is opgevolgd en waar de relevante informatie gevonden kan worden?

[1] *Kamerstuk* 32 800, nr. 23.

Antwoord 12
In de Autobrief 2.0 komt het kabinet met voorstellen voor het beleid inzake de autobelastingen voor de periode 2017–2020. De aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer zullen bij de vormgeving van nieuwe maatregelen in de Autobrief 2.0 zorgvuldig worden meegenomen. Uitgangspunt hierbij is het komen tot een aanpak waarmee de ambities op het gebied van verduurzaming gehaald worden zonder eenzelfde intensiteit van nationaal fiscaal beleid in de toekomst.
Voor wat betreft de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer over de testmethode merk ik het volgende op. De Europese Unie werkt op dit moment aan het verbeteren van de testprocedures voor meting van het brandstofverbruik. Met de invoering van de nieuwe testmethode zullen de marges in de testmethode voor het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot worden verkleind. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft de Kamer uitgebreid geïnformeerd over dit onderwerp in de notitie «Nieuwe testmethode voor bepaling van brandstofverbruik en CO_2-uitstoot van personenauto's».[2] Voor wat betreft de derde aanbeveling van het Rekenkameronderzoek verwijs ik u naar het TNO rapport praktijkverbruik zakelijke auto's en plug-ins dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op 17 juni 2014 aan uw Kamer heeft gestuurd. Aan deze derde aanbeveling is daarnaast opvolging gegeven door in de inleiding van het Brandstofverbruiksboekje 2015 (blz. 13) de volgende tekst op te nemen:
Het verschil tussen het verbruik in de praktijk en het verbruik tijdens de typekeuringstest is voor het ene model groter dan voor het andere model. In dit boekje wordt een rangschikking van auto's naar het verbruik volgens de typekeuring gegeven. Doordat het verschil tussen praktijk- en normverbruik voor elke auto's niet hetzelfde is, kan de rangschikking van auto's naar het verbruik in de praktijk afwijken van de rangschikking van auto's naar normverbruik.[3]

Vraag 13, 14
Herinnert u zich dat een verkoophausse van Mitsubishi Outlanders, Volvo V60»s en andere auto's in de laatste maanden van 2013 de schatkist honderden miljoenen kostten en nauwelijks wat opleverden? Deelt u de mening dat het noodzakelijk is een herhaling van zo'n scenario te voorkomen?
Ziet u in deze ontwikkeling aanleiding om de verhoging van de bijtelling van 7% naar 15% versneld door te voeren op bijvoorbeeld 1 juli 2015 en de meeropbrengst terug te geven in lagere autobelastingen voor alle automobilisten? En zijn er eventueel andere maatregelen die u kunt nemen?

Antwoord 13, 14
De verkoophausse in 2013 is mij bekend. Over het nemen van maatregelen ter zake van de behandeling van deze voertuigen merk ik het volgende op. Ik heb in het najaar van 2014 de Kamer geïnformeerd over de noodzaak om aanvullende maatregelen voor het jaar 2016 voor de autobelastingen op te nemen. Dat pakket aanvullende maatregelen is, mede geïnspireerd door de voorstellen van de brede coalitie van autobranche (RAI, BOVAG en VNA), Natuur en Milieuorganisaties, VNO-NCW/MKB-Nederland en ANWB, in de derde nota van wijziging op het Belastingplan 2015 opgenomen en tijdens de behandeling van dat Belastingplan uitgebreid met uw Kamer besproken. Voor het doorvoeren van aanvullende maatregelen naast de maatregelen die al zijn genomen, zie ik op dit moment zowel in als buiten uw Kamer weinig draagvlak. Daar komt bij, dat een versnelde invoering van de verhoging van het bijtellingspercentage van 7% naar 15% voor zowel de autobranche als de Belastingdienst op grote praktische bezwaren zou stuiten. Een versnelde invoering van de verhoging van 7% naar 15% per 1 juli 2015 – zoals door de vraagstellers voorgesteld – is om voorgaande redenen dan ook niet aan de orde. In de hiervoor aangehaalde Autobrief 2.0 zal het kabinet komen met voorstellen voor de periode na 2016.

---

[2] *Kamerstuk* 31 209 nr. 159.
[3] https://www.rdw.nl/SiteCollectionDocuments/VT/Naslag/Brandstofverbruiksboekje%202015.pdf

Vraag 15
Kunt u, gezien de vraag over verantwoording en versnelde verhoging van de bijtelling deze vragen voor verantwoordingsdag beantwoorden?

Antwoord 15
Dat is helaas niet gelukt.